DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XXIV | Warszawa, dnia 10 grudnia 1947 r. | Nr 13

TREŚĆ:

DZIAŁ OGÓLNY

225

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1947 r. w sprawie rozszerzenia kompetencji dyrektora Biura Personalnego Ministerstwa Komunikacji co do udzielania zapomóg i nagród pieniężnych.

Niniejszym zarządzam:

W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1946 r. o rozszerzeniu kompetencji dyrektorów departamentów w Ministerstwie Komunikacji w sprawach finansowo-gospodarczych, oraz kompetencji dyrektora Biura Personalnego w sprawach zapomóg i nagród pieniężnych (Dz. Urz. M.K. Nr 5, poz. 62) wraz z późniejszymi zmianami — wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 5, pkt. 1) po wyrazie „kwoty" zamiast cyfry „10.000" wstawia się cyfrę „20.000";

2) w § 5, po pkt. 1) dodaje się nowy pkt. 2) o brzmieniu: „2) udzielanie pracownikom Ministerstwa Komunikacji nagród pieniężnych do wysokości 10.000 zł rocznie dla jednego pracownika". W związku z tym numerację dotychczasowego pkt 2) zmienia się na 3);

3) w § 5, pkt. 3) dawny pkt. 2) po wyrazach „do wysokości“ zamiast cyfry „10.000“ wstawia się cyfrę „20.000“.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I. 1-01-35-47.

226

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 24 października 1947 r. w sprawie rozszerzenia kompetencji zakupowych organów kierowniczych I i II instancji w resorcie komunikacji.

Niniejszym zarządzam:

1. W okólniku Ministra Komunikacji z dnia 26 czerwca 1946 r. o rozszerzeniu kompetencji organów I i II instancji w służbie kolejowej, dróg kołowych, dróg wodnych, hydrologii i meteorologii, co do zatwierdzania umów o roboty i dostawy oraz co do udzielania zaliczek pieniężnych na dokonywanie zakupów (Dz. Urz. M.K. Nr 8, poz. 102), wraz z późniejszymi zmianami — wprowadza się następujące zmiany:
   1) w ust. 1 pkt. 1) w wierszu 2 po wyrazie „kwoty“ zamiast cyfry „500.000“ wstawia się cyfrę 1.500.000“, wiersz zaś 10 po wyrazie „kwoty“ zamiast cyfry „5.000.000“ cyfrę „15.000.000“,
   2) w ust. 1 pkt. 5) otrzymuje brzmienie: „5) udzielenie stałej zaliczki pieniężnej do wyliczenia na zakupy doraźne w nagłych wypadkach naczelnikom służb i biur DOKP i naczelnikom warsztatów głównych I kl. do wysokości 75.000 zł, naczelnikom warsztatów głównych II kl., głównych warsztatów elektrotrakcyjnych, warsztatów elektrotechnicznych, warsztatów drogowych i oddziałów k.p. do wysokości 50.000 zł, naczelnikom (zawiadowcom) innych jednostek służbowych podległych bezpośrednio D.O.K.P. i naczelnikom parowozowni głównych do wysokości 20.000 zł, oraz kierownikom działów pomiarowych w wydziałach drogowych D.O.K.P. do wysokości 10.000 zł“,
   3) w ust. 2 pkt. 1) w wierszu 4 po wyrazie „wysokości“ zamiast cyfry „100.000“ wstawia się cyfrę „250.000“, w wierszu zaś 12 po tym samym wyrazie zamiast cyfry „500.000“ cyfrę „1.500.000“,
   4) w ust. 2 pkt. 2) otrzymuje brzmienie: „2) dokonywanie bezpośredniego zakupu materiałów za zwykłym rachunkiem w drodze ustnej umowy do wysokości 75.000 zł w jednym przypadku, zgodnie z obowiązującymi przepisami; prawo to służy naczelnikowi służby zasobów w D.O.K.P. do wysokości 150.000 zł w jednym przypadku.“
   5) ust. 4, zdanie wstępne otrzymuje brzmienie: „Naczelnicy oddziałów k.p. warsztatów głównych k.p. I kl. i głównych warsztatów elektrotrakcyjnych mają prawo:“
   6) w ust. 4 pkt. 1) w wierszu 2 po wyrazie „wysokości“ zamiast cyfry „50 000“ wstawia się cyfrę „150.000“, w wierszu zaś 3 po wyrazie „wysokości“ zamiast cyfry „200.000“ wstawia się cyfrę „600.000“,
   7) w ust. 4 pkt. 2) po wyrazie „wysokości“ zamiast cyfry „20.000“ wstawia się cyfrę „30.000“ i na końcu zamiast kropki wstawia się przecinek i dodatkowe zdanie „jeśli chodzi o naczelników oddziałów k.p., jeśli zaś chodzi o naczelników warsztatów głównych I kl. i głównych warsztatów elektrotrakcyjnych do wysokości 50.000 zł w jednym przypadku“,
   8) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Naczelnicy parowozowni głównych i naczelnicy (kierownicy) jednostek służbowych podległych bezpośrednio D.O.K.P., z wyjątkiem naczelników warsztatów głównych I kl. i głównych warsztatów elektrotrakcyjnych oraz naczelników magazynów aprowizacji i kierowników stołówek, mają prawo:
      1) zawierania umów o roboty i dostawy z wolnej ręki do wysokości 50.000 zł, w drodze zaś przetargu do wysokości 200 tys. zł, dla jednego obiektu lub jednej dostawy, na zasadach ogólnych ustanowionych przez właściwe organa dyrekcyjne lub na mocy zatwierdzonych przez dyrekcję kosztorysów;
      2) dokonywania, zgodnie z obowiązującymi przepisami, bezpośredniego zakupu materiałów za zwykłym rachunkiem, w drodze ustnej umowy do wysokości 20 tys. zł. w jednym przypadku“;
   9) w ust. 7 na końcu zamiast wyrazów „naczelnicy oddziałów k.p.“ wstawia się wyrazy „naczelnicy (kierownicy) jednostek służbowych wymienionych w ust. 6“ (niniejszego okólnika),
   10) w ust. 8, pkt. 3) po wyrazie „wysokości“ zamiast kwoty „50.000“ wstawia się kwotę „75.000“;
   11) w ust. 9, pkt. 1) zamiast wyrazów „naczelnicy służb i biur D.O.K.P.“ wstawia się wyrazy „naczelnicy oddziałów k.p.“,
2. Przeprowadzenie zmian w poszczególnych statutach organizacyjnych w związku z postanowieniami niniejszego okólnika nastąpi osobnym okólnikiem Ministerstwa Komunikacji.
3. Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1947 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą:
   1) okólnik Ministra Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1947 r. o rozszerzeniu kompetencji dyrektorów k.p. co do udzielenia stałej zaliczki pieniężnej do wyliczenia na zakupy doraźne naczelnikom warsztatów głównych k.p. I i II kl. oraz naczelnikom oddziałów k.p. (Dz. Urz. M.K. Nr 5, poz. 62);
   2) okólnik Ministra Komunikacji z dnia 8 marca 1947 r. o kompetencji naczelników służby zasobów w D.O.K.P. w sprawie bezpośrednich zakupów za zwykłym rachunkiem (Dz. Urz. M.K. Nr 5, poz. 69);
   3) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 lipca 1947 r. w sprawie przyznania kierownikom działów pomiarowych w wydziałach drogowych D.O.K.P. prawa do pobierania stałych zaliczek pieniężnych do wyliczenia

na zakupy doraźne (Dz. Urz. M.K. Nr 7, poz. 105);

4) okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1947 r. o kompetencji naczelników służby zasobów w D.O.K.P. w sprawie bezpośrednich zakupów za zwykłym rachunkiem (Dz. Urz. M.K. Nr 8, poz. 149);

5) okólnik Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1947 r. w sprawie zmiany okólnika z dnia 8 kwietnia 1947 r. o rozszerzeniu kompetencji dyrektorów k.p. co do udzielenia stałej zaliczki na zakupy doraźne (Dz. Urz. M.K. Nr 10, poz. 195).

Nr I. 1-1-24-47.

227

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 listopada 1947 r. w sprawie sporządzenia pism przesyłkowych w korespondencji wewnętrznej i międzynarodowej.

Podaje się okólnik Prezydium Rady Ministrów w sprawie sporządzania pism przesyłkowych w korespondencji wewnętrznej i międzynarodowej w celu bezwzględnego jego stosowania i wydania potrzebnych zarządzeń podległym jednostkom służbowym, przy czym zaznacza się, że powołany w tym okólniku okólnik Prezesa Rady Ministrów z dnia 2 lipca 1947 r. Nr 36 został przedrukowany w okólniku M.K. z dnia 12 lipca 1947 r. w sprawie racjonalnego zużywania papieru (Dz. Urz. M.K. Nr 8, poz. 152):

„W wyjaśnieniu okólnika Prezesa Rady Ministrów z dnia 2 lipca 1947 r. Nr 36 w sprawie racjonalnego zużycia papieru, zwracam uwagę, że intencją jego jest wyrugowanie rozrzutności we wszelkich sposobach użytkowania papieru. Nie można więc ograniczyć się do przestrzegania tylko zamieszczonych w okólniku 9 punktów, które siłą rzeczy nie mogą być wyczerpujące.

Obok tych najczęstszych przejawów marnotrawstwa papieru spotyka się zarówno w urzędach jak i przedsiębiorstwach państwowych cały szereg praktyk, powodujących nieproduktywne szafowanie materiałami piśmiennymi i czasem pracownika.

Jedną z takich praktyk jest zwyczaj zaopatrywania przesyłanych sprawozdań, wykazów, raportów, podań, referatów, i in. w tzw. pismo przesyłkowe, zwane też towarzyszącym, wprowadzającym lub przewodnim, informujące o składzie załączonych akt, o czynności jakiej się oczekuje (do zbadania; wyjaśnienia, do rozpatrzenia, do zaopiniowania, do wglądu itp.), lub zgoła tylko zawiadamiające o dokonaniu przesyłki.

Pisma te z reguły niczego nie wyjaśniają i nieczytane przez nikogo wędrują wprost do kosza; sporządzanie ich zaś powoduje, licząc w skali ogólnopaństwowej ogromne straty w papierze i czasie pracy personelu. Z tego względu mogą być one łatwo zastąpione przez **zamieszczanie na początku lub na końcu aktu koniecznych wzmianek, uwag, lub wyjaśnień, których najlepiej dokonywać odręcznie.**

Argument, że pisma przesyłkowe potrzebne są w aktach jako dowód przepływu dokumentu, jest zupełnie nieprzekonywujący, gdyż wystarcza do tego krótkie odnotowanie w rejestrze akt lub w dzienniku podawczym. Z tych samych powodów bezcelowe jest sporządzanie odpisów różnych dokumentów dla przechowywania w aktach.

Stosowanie pism przesyłkowych może być uzasadnione tylko w przypadkach przekazywania dokumentu o wielkiej wadze dla urzędu czy obywatela".

228

Uchwała Rady Ministrów z dnia 17 października 1947 r. w sprawie wynagrodzeń za udział w posiedzeniach członków władz nadzorczych w przedsiębiorstwach państwowych.

Rada Ministrów uchwala:

1. W przedsiębiorstwach, podległych poszczególnym działom zarządu państwowego, w których istnieją władze analogiczne do rad nadzorczych i komisji rewizyjnych w rozumieniu prawa handlowego, lub inne organy o charakterze nadzorczym bądź kontrolnym — wynagrodzenie za udział w posiedzeniu tych władz nie może przekraczać 1.000 zł, a w przypadkach, gdy posiedzenia odbywają się nie częściej, niż raz na kwartał — 1.500 zł.
2. Stawka określona w pkt. 1 stanowi maksymalne wynagrodzenie za udział w posiedzeniu władzy przedsiębiorstwa bez względu na czas trwania tego posiedzenia w ciągu jednego dnia, O ile w tym samym dniu miały miejsce dwa lub więcej posiedzeń władzy tego samego przedsiębiorstwa, w których brała udział ta sama osoba, służy jej wynagrodzenie tylko za 1. posiedzenie.

   Przewodniczącemu władzy nadzorczej przysługuje norma 150 proc. wynagrodzenia członków władzy.
3. W przypadkach gdy udział w posiedzeniu związany jest z koniecznością odbycia podróży, członkowi służy, niezależnie od wynagrodzenia za posiedzenie, prawo do zwrotu kosztów podróży i diet oraz należności za noclegi według norm ustalonych dla pracowników państwowych przy podróżach służbowych.
4. Wynagrodzenie za udział w posiedzeniu nie przysługuje osobom, które z tytułu udziału w organie nadzorczym, bądź kontrolnym, pełnią czynności w przedsiębiorstwie, za które pobierają zryczałtowane wynagrodzenie.
5. Wykonanie niniejszej uchwały porucza się właściwym Ministrom w porozumieniu z Ministrem Skarbu.
6. Uchwała niniejsza wchodzi w życie z dniem uchwalenia z mocą obowiązującą od dnia 1 października 1947 r.

Nr Pers. 2-42-23-47.

229

Uchwała Rady Ministrów z dnia 17 października 1947 r. o wynagrodzeniach za udział w posiedzeniach komisji.

Rada Ministrów uchwala:

1. Wynagrodzenie, przewidziane w postanowieniach poniższych może być przyznawane wyłącznie członkom komisji, powołanych w drodze ustaw, rozporządzeń lub zarządzeń naczelnych władz państwowych, o ile wymienio-

ne akty prawne przywidują wynagrodzenie członków komisji. Członkom komisji powołanych w innym trybie wynagrodzenie za posiedzenia nie może być przyznawane.

2. Pod pojęciem komisji (bez względu na nazwę: Komitet, Rada, Delegacja, zespół itd.), rozumie się organa zespołowe w sektorze państwowym, samorządowym i spółdzielczym, z wyjątkiem władz nadzorczych przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych, co do których wydane zostaną odrębne postanowienia.

3. Wysokość wynagrodzenia za udział w posiedzeniu lub w posiedzeniach tej samej komisji w ciągu doby nie może przekraczać kwoty maksymalnej diety dziennej przewidzianej przy podróżach służbowych dla pracowników państwowych.

   W uzasadnionych przypadkach, uznanych każdorazowo przez władze zwierzchnię, dopuszczalna jest norma wyższa, nie przekraczająca jednak 1.000 zł. Przewodniczącemu komisji przysługuje norma 150 proc. wynagrodzenia członków komisji.

4. W odniesieniu do komisji już istniejących i powołanych zgodnie z postanowieniem pkt. 1, których członkowie pobierają wynagrodzenie mimo, że nie jest ono przewidziane w przepisach, powołujących tę komisję, dalsze pobieranie wynagrodzeń, określonych w pkt. 3, wymaga zgody właściwego ministra w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

5. Uczestnikom komisji, którzy wyłącznie z tytułu pracy w komisji otrzymują ryczałtowe wynagrodzenie (okresowe lub jednorazowe) nie przysługuje oddzielnie wynagrodzenie za posiedzenia.

6. Zamiejscowi członkowie komisji otrzymują niezależnie od wynagrodzenia za posiedzenia zwrot kosztów przejazdu i diety oraz należności za noclegi, według norm ustalonych dla pracowników państwowych przy podróżach służbowych.

7. Wykonanie niniejszej uchwały porucza się Ministrowi skarbu oraz zainteresowanym Ministrom.

8. Uchwała niniejsza wchodzi w życie z dniem uchwalenia z mocą obowiązującą od dnia 1 października 1947 r.

Nr Pers. 2-42-23-47.

230

Uchwała Rady Ministrów z dnia 17 października 1947 r. w sprawie postępowania przedstawiciela Państwa w spółkach akcyjnych i w spółkach z ogr. odp. o kapitale w całości państwowym lub mieszanym.

Celem uregulowania wynagrodzeń pracowników, członków zarządów, rad nadzorczych i komisji rewizyjnych w spółkach akcyjnych i spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością, w których reprezentowany jest kapitał państwowy w postaci akcji lub udziałów oraz celem dostosowania tych wynagrodzeń do wynagrodzeń obowiązujących w sektorze państwowym, Rada Ministrów uchwala:

1. Przedstawiciele, reprezentujący kapitał państwowy we władzach spółek akcyjnych i spółek z ogr. odp., (względnie występujący w innym charakterze w imieniu Państwa jako akcjonariusza czy też spólnika), biorąc udział w rozpatrywaniu wysokości wynagrodzeń obowiązani są sprzeciwić się wnioskom określającym je w kwotach wyższych, niż normy wynagrodzeń zatwierdzone przez właściwe władze dla analogicznych stanowisk w sektorze państwowym.

   Przez wynagrodzenie rozumie się uposażenie umowne, tantiemy, wynagrodzenia za udział w posiedzeniach władz nadzorczych bądź jakiekolwiek inne, jednorazowe, lub periodyczne świadczenia spółki na rzecz jej pracowników, członków zarządów, rad nadzorczych i komisji rewizyjnych.

   W razie powstania wątpliwości odnośnie zastosowania norm, określonych w pkt. 1, ust. 1 — rozstrzyga właściwy Minister w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej.

2. W wypadku powzięcia przez zgromadzenie, zarząd, radę nadzorczą, względnie komisję rewizyjną uchwały ustalającej wynagrodzenia w normach wyższych, niż określa to pkt. 1 przedstawiciel Państwa, o którym mowa w pkt. 1, ust. 1 złoży do protokółu sprzeciw i zawiadomi o tym swoją władzę przełożoną, którą reprezentuje w spółce.

3. Niezastosowanie się do postanowień wynikających z pkt. 1, 2 i 3 przez pozostającego w stosunku służbowym przedstawiciela reprezentującego prawa Państwa jako akcjonariusza, względnie wspólnika w spółce akcyjnej i w spółce z ogr. odp., oraz pobieranie przez niego, jako przez członka jakichkolwiek organów wymienionych spółek wynagrodzeń wyższych, niż przewiduje to pkt. 1, jest występkiem służbowym, podlegającym ściganiu w trybie postępowania dyscyplinarnego i karnego.

4. Wykonanie niniejszej uchwały porucza się właściwym Ministrom w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

5. Uchwała niniejsza wchodzi w życie z dniem uchwalenia z mocą obowiązującą od dnia 1 października 1947 r.

Nr Pers. 2-42-23-47.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO

231

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 listopada 1947 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej w sprawie budowy, utrzymania i eksploatacji wojskowych bocznic kolejowych.

Niniejszym zarządza się:

§ 1.

1. Koszty budowy i odbudowy bocznic kolejowych przeznaczonych wyłącznie dla celów wojskowych ponosi wojsko.
2. Przy obliczaniu kosztów potrąca się wartość materiałów uzyskanych z rozebranych wojskowych bocznic kolejowych.

§ 2.

W wypadku odstąpienia Ministerstwu Komunikacji materiałów nawierzchniowych z wojskowych bocznic kolejowych, Ministerstwo Komunikacji materiały takie zwróci i zainstaluje w miejscach i w czasie wskazanym przez Sztab Generalny, jeżeli wartość tych materiałów nie była już przedmiotem kompensacji w myśl § 1, ust. 2.

§ 3.

1. Koszty utrzymania wojskowych bocznic kolejowych ponosi wojsko.
2. Wojsko nie opłaca czynszów dzierżawnych za grunty P.K.P. zajęte pod bocznice wojskowe i za materiały nawierzchniowe tych bocznic.

§ 4.

1. Wojskowe bocznice kolejowe, wymagające ze względu na swoje położenie lub budowle przy nich wzniesione zachowania tajemnicy wojskowej, będą na żądanie Ministra Obrony Narodowej wyłaczone spod zarządu, nadzoru i eksploatacji Polskich Kolei Państwowych.
2. Na niewyłączonych (ust. 1) wojskowych bocznicach kolejowych, sprawdzanie postoju wagonów odbywa się na ogólnych zasadach, obowiązujących na „Polskich Kolejach Państwowych“.

§ 5.

Zarządzenie niniejsze stosuje się do wojskowych bocznic kolejowych, bez względu na szerokość toru.

§ 6.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I. 1-4-83-47.

232

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 listopada 1947 r. o organizacji stacji kolei państwowych.

Na podstawie art. 17, ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz. U. R.P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządzam:

§ 1.

1. Stacje kolei państwowych zwane w dalszym ciągu „stacjami“ dzielą się na stacje I, II, III i IV klasy.
2. Ilość, siedziby i podział stacyj na klasy ustala Minister Komunikacji na wniosek dyrektorów kolei państwowych.

§ 2.

1. Na czele stacji stoją zawiadowcy stacji odnośnej klasy, z wyjątkiem stacji I klasy wymienionych w osobnym zarzadzeniu, na czele których stoją naczelnicy stacji.
2. Przez wyrażenie „zawiadowca stacji“ używane w dalszym ciągu niniejszego zarządzenia, należy rozumieć również naczelnika stacji.

§ 3.

1. Stacja I i II klasy może w razie potrzeby dzielić się na:
   1) biuro zawiadowcy;
   2) biuro telegrafu i telefonów;
   3) biuro wagonowe;
   4) dyspozyturę drużyn konduktorskich;
   5) ekspedycję towarową;
   6) ekspedycję osobową;
   7) kasę stacyjną;
   8) ajencję celną.
2. Dyrektor kolei państwowych określa, za zgodą Ministerstwa Komunikacji, na których stacjach I i II klasy mają być ustanowione wszystkie lub niektóre komórki organizacyjne, o których mowa w ust. 1.

§ 4.

Komórki organizacyjne, wymienione w § 3, ust. 1, pkt. 5), 7) i 8), dzielą się na klasy: I i II; podział tych komórek na klasy określa dyrektor kolei państwowych za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

§ 5.

1. Biuro zawiadowcy stacji podlega bezpośrednio zwiadowcy stacji.
2. Na czele biura telegrafu i telefonów stoi starszy telegrafista, na czele biura wagonowego kierownik biura wagonowego, a na czele dyspozytury drużyn konduktorskich — dyspozytor drużyn konduktorskich, wszyscy podlegli bezpośrednio zawiadowcy stacji.
3. Na czele komórek organizacyjnych wymienionych w § 3, ust. 1, pkt. 5), 6) i 7) stoją kierownicy, podlegli pod względem administracyjnym zwiadowcy stacji, pod względem zaś fachowym, bezpośrednio naczelnikom właściwych terytorialnie oddziałów ruchowo-handlowych. wych.
4. Na czele ajencji celnej stoi kierownik ajencji celnej, podległy pod względem administracyjnym zawiadowcy stacji, pod względem zaś fachowym, bezpośrednio naczelnikowi służby handlowo-taryfowej w DOKP.

§ 6.

1. Na stacjach kolei państwowych III klasy mogą być tworzone przez dyrektorów kolei państwowych za zgodą Ministerstwa Komunikacji następujace komórki organizacyjne:
   1) kasa biletowo-bagażowa;
   2) kasa towarowa;
   3) kasa stacyjna.
2. Komórki organizacyjne wymienione w ust. 1 nie dzielą się na klasy.

§ 7.

1. Na tych stacjach, gdzie są ustanowieni telegrafiści dla obsługi aparatów pociągowych, podlegają oni organowi, który pełni służbę ruchu (zawiadowcy stacji lub dyżurnemu ruchu).
2. Na tych stacjach, gdzie telegrafiści nie są ustanowieni dla obsługi aparatów pociągowych, obsługuje aparaty dyżurny ruchu.

§ 8.

1. Na tych stacjach, gdzie są ustanowieni kasjerzy (§ 6), podlegają oni bezpośrednio zawiadowcy stacji.
2. Na stacjach o małych obrotach, gdzie kasjerzy nie są ustanowieni, a wymienione w § 6, ust. 1, pkt. 1), 2), 3), kasy mogą być połączone w jedną kasę, obowiązki kasjera wykonywa zawiadowca stacji lub dyżurny ruchu. Wyjątek stanowi kasa stacyjna, którą prowadzi osobiście zwiadowca stacji.

§ 9.

Stacje mogą być z zarządzenia dyrektora kolei państwowych zamykane dla potrzeb technicznych na pewien wyznaczony okres czasu. Organizację i zakres działania takich stacji określi osobne zarządzenie Ministra Komunikacji.

§ 10.

1. Stacje zawiadują przynależnymi do nich przystankami osobowymi, posterunkami odgałęźnymi i blokowymi oraz ładowniami.
2. O otwieraniu nowych i zamykaniu istniejących przystanków osobowych i ładowni, oraz posterunków odgałęźnych i blokowych, na warunkach określonych w zarządzeniach Ministerstwa Komunikacji, decyduje dyrektor kolei państwowych.

§ 11.

Na stacjach w siedzibie których znajdują się stacje trakcyjne służby mechanicznej, zawiadowcy stacji wykonują nad nimi nadzór administracyjny.

§ 12.

Szczegółowy zakres działania poszczególnych komórek organizacyjnych na stacji kolei państwowych, określają osobne przepisy i instrukcje.

§ 13.

W związku z postanowieniami poprzednich paragrafów wprowadza się do przepisów o organizacji dyrekcji okręgowych i oddziałów kolei państwowych (Dz. Urz. M.K. z 1947 r. Nr 3, poz. 18) następujące zmiany:

1) w statucie organizacyjnym oddziałów kolei państwowych w § 9, ust. 1 w pkt. 1) skreśla się lit. b);

2) w przepisach o szczegółowym zakresie działania dyrekcji okręgowych kolei państwowych:

a) w § 1, pkt. 17) otrzymuje brzmienie:

„17) wydawanie decyzji co do otwierania nowych i zamykania istniejących przystanków osobowych i ładowni oraz posterunków odgałęźnych i blokowych, na warunkach określonych w zarządzeniach Ministerstwa Komunikacji“,

b) w § 3, pkt. 4 w pkt. 3) po wyrazach „dla ruchu“ skreślić wyraz „mijanek“.

§ 14.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Z tym dniem traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1937 r. o organizacji stacji handlowych kolei państwowych (Dz. Urz. M.K. Nr 24, poz. 184).

Nr I. 1-1-18-47.

DZIAŁ MECHANICZNO - KOLEJOWY

233

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 listopada 1947 r. o starszych komisarzach i komisarzach odbiorczych Ministerstwa Komunikacji.

Na podstawie § 7 Statutu Organizacyjnego Ministerstwa Komunikacji (Monitor Polski z 1945 r. Nr 3, poz. 11), zarządzam, co następuje:

Rozdział 1.

Postanowienia ogólne.

§ 1.

1. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy Ministerstwa Komunikacji są pracownikami przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ w stałej służbie Ministerstwa Komunikacji, zwanymi w dalszym ciągu „starszymi komisarzami odbiorczymi“ i „komisarzami odbiorczymi“.
2. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy wchodzą w skład Departamentu Mechanicznego M.K., lecz mają siedzibę służbową w miejscowościach wyznaczonych im przez dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K.
3. Dyrektor Departamentu Mechanicznego M. K. przydziela każdemu komisarzowi odbiorczemu jedną lub kilka wytwórni (hut), które razem wzięte stanowią rejon odbiorczy danego komisarza.

§ 2.

1. Zadaniem komisarzy odbiorczych jest sprawowanie w hutach i wytwórniach wyznaczonego im rejonu, w granicach obowiązujących przepisów i zarządzeń:
   1) kontroli nad wytwarzaniem materiałów konstrukcyjnych i innych wyrobów, używanych do budowy i naprawy taboru P.K.P. i dokonywanie odbioru technicznego tych materiałów i wyrobów;
   2) kontroli nad budową i naprawą taboru kolejowego w wytwórniach i dokonywanie odbioru tego taboru;
   3) kontroli nad wytwarzaniem materiałów i innych wyrobów, używanych do innych celów na P.K.P., od których zależy bezpieczeństwo ruchu kolejowego i dokonywanie odbioru technicznego tych materiałów i innych wyrobów.
2. Zadaniem starszych komisarzy odbiorczych jest wykonywanie nadzoru nad powierzonymi im rejonami odbiorczymi oraz przedsiębranie czynności, z nadzoru tego wypływających.
3. Dyrektor Departamentu Mechanicznego M.K. powierza jednemu ze starszych komisarzy odbiorczych nadzór nad wszystkimi rejonami odbiorczymi taboru, drugiemu — wszystkich rejonów odbiorczych materiałów i innych wyrobów.
4. Starsi komisarze odbiorczy pełnią służbę, jeden przy Zjednoczeniu Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego, drugi przy Centralnym Zarządzie Przemysłu Hutniczego w siedzibach, ustalonych przez dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K.

§ 3.

Starsi komisarze i komisarze odbiorczy otrzymują polecenia służbowe od dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K. lub od upoważnionych przez niego organów tego departamentu; w sprawach wymienionych w § 2, ust. 1, pkt. 3) otrzymują zlecenia fachowe od właściwych innych dyrektorów departamentów M.K., o czym powinni powiadamiać bezzwłocznie dyrektora Departamentu Mechanicznego.

§ 4.

1. Komisarze odbiorczy dokonują jakościowego odbioru materiałów i wyrobów, dysponują kwitami przesyłkowymi dla wysyłki materiałów i wyrobów oraz dokonują jakościowego i ilościowego odbioru taboru na zamówienie Ministerstwa Komunikacji i właściwych organów P.K.P.
2. Dyrektor Departamentu Mechanicznego M.K. może zlecić komisarzom odbiorczym także odbiór ilościowy materiałów i wyrobów oraz wyjątkowo dokonywanie odbioru materiałów i wyrobów dla innych działów komunikacji, tudzież dla urzędów i instytucji państwowych, niepodlegających Ministerstwu Komunikacji, jak również dla instytucji i firm prywatnych.
3. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy wykonują swoje czynności, zgodnie z niniejszym zarządzeniem, z przepisami o odbiorze taboru, materiałów i innych wyrobów, jak również na podstawie właściwych zamówień i rysunków oraz warunków technicznych obowiązujących na P.K.P., względnie w innych działach komunikacji.

§ 5.

1. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy powinni wykonywać swe czynności sumiennie, z całym poczuciem odpowiedzialności za poruczone im zadania, mając na uwadze interes P.K.P. i Skarbu Państwa, udzielać porad gdzie tego zajdzie potrzeba i opiniować życzenia fabryk przez składanie rzeczowych sprawozdań Ministerstwu Komunikacji.
2. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy są odpowiedzialni za swoje czynności i czynności pomocników technicznych, którzy mogą być im dodani do pomocy przez dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K.
3. Pomocnicy techniczni, dodani do pomocy starszym komisarzom i komisarzom odbiorczym, spełniają czynności powierzone im przez komisarzy (starszych komisarzy) odbiorczych i są odpowiedzialni przed nimi za należyte spełnianie czynności. Pracownicy ci nie mogą być jednakże upoważnieni do podpisywania zaświadczeń w związku z czynnościami odbiorczymi.
4. Posługiwanie się zastępczo, przy czynnościach odbiorczych pracownikami wytwórni lub hut jest niedozwolone. Postanowienie to nie dotyczy pomocy fizycznej.

§ 6.

1. Starszego komisarza odbiorczego zastępuje w razie niemożności pełnienia czynności służbowych drugi starszy komisarz, a w razie nieobecności obu starszych komisarzy, komisarz odbiorczy, wyznaczony przez dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K.
2. Komisarzy odbiorczych zastępują w razie niemożności pełnienia czynności służbowych inni komisarze odbiorczy albo pracownicy Ministerstwa Komunikacji lub P.K.P., wyznaczeni przez dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K.

§ 7.

1. Poza wyjazdami służbowymi mogą komisarze odbiorczy opuszczać miejsce zamieszkania zarówno w dnie wolne od pracy, jak i w dnie powszednie na okres do 3 dni, za uprzednim zezwoleniem starszego komisarza odbiorczego, starsi komisarze zaś zależnie od instrukcji, otrzymanej od dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K.
2. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy porozumiewają się w sprawach odbioru bezpośrednio ze Zjednoczeniami, z dyrekcjami przydzielonych im hut i wytwórni, z dyrekcjami okręgowymi kolei państwowych, z centralnymi urzędami P.K.P. podległymi bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji, oraz z urzędami państwowymi I i II instancji.

§ 8.

Starszym komisarzom i komisarzom odbiorczym przysługuje prawo nadawania depesz służbowych za pośrednictwem telegrafu kolejowego.

§ 9.

W celu uzgadniania spraw wspólnych i koordynowania działalności komisarzy odbiorczych mogą być zwoływane przez starszych komisarzy odbiorczych za zgodą dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K. w ważniejszych ośrodkach przemysłowych narady lokalne, w których uczestniczą właściwi komisarze odbiorczy.

§ 10.

1. W sprawach postępowania z aktami starsi komisarze i komisarze odbiorczy obowiązani są stosować się do obowiązującej Instrukcji Kancelaryjnej oraz Instrukcji o składnicach akt, z tym zastrzeżeniem, że wszelką korespondencję powinni otwierać osobiście, a tajną i poufną — także osobiście rejestrować i całkowicie załatwiać (wraz ze sporządzaniem czystopisów) i wysyłać na zewnątrz.
2. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy, którzy nie otrzymują od wytwórni (Zjednoczenia) osobnego lokalu na pomieszczenie biura, otrzymują, zgodnie z umową, zwrot kosztów pomieszczenia biura w wysokości, ustalonej każdorazowo przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 11.

Zaświadczenia odbioru taboru, materiałów konstrukcyjnych i wyrobów, zaświadczenia o zdatności taboru do biegu na własnych kołach i sprawozdania miesięczne o stanie robót przy budowie taboru i dokonanych odbiorach materiałów konstrukcyjnych, wyrobów i taboru powinny być sporządzane na formularzach, zatwierdzonych przez dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K.

§ 12.

Zaświadczenia odbioru i inne wydane przez siebie dokumenty szczególnej wagi, starsi komisarze i komisarze odbiorczy opatrują urzędową pieczęcią okrągłą, wydaną im przez Ministerstwo Komunikacji. Pieczęć należy trzymać pod zamknięciem.

§ 13.

Starszym komisarzom i komisarzom odbiorczym oraz ich pomocnikom technicznym nie wolno korzystać ze świadczeń hut, wytwórni i zjednoczeń, z wyjątkiem świadczeń, które będą przewidziane w specjalnych umowach, zawaratych z hutami, wytwórniami i zjednoczeniami.

§ 14.

Starszym komisarzom, komisarzom odbiorczym i ich pomocnikom technicznym, ze względu na pracę również na otwartym powietrzu, przysługuje, oprócz umundurowania, odzież ochronna i odzież specjalna, przewidziana dla odbiorców materiałów.

§ 15.

Starsi komisarze i komisarze odbiorczy powinni być zaopatrzeni w:

1) warunki techniczne, obowiązujące na P.K.P, ich zmiany i uzupełnienia;
2) albumy, normy i rysunki, potrzebne przy odbiorach taboru oraz materiałów i wyrobów;
3) Dziennik Urzędowy M.K., Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych i dzienniki zarządzeń właściwych DOKP; (w których obrębie znajduje się rejon danego komisarza odbiorczego;
4) czasopisma i wydawnictwa techniczne, wydawane przez Ministerstwo Komunikacji.

Rozdział 2.

Postanowienia szczegółowe.

§ 16.

Obowiązkiem komisarzy odbiorczych jest w szczególności:

1) nadzorować produkcję wytwórni (hut) i badać, czy mają one możność należytego i terminowego wykonania podjętych dostaw lub robót;
2) kontrolować organizację i sposoby budowy taboru, jak również sposoby wytwarzania materiałów i wyrobów w wytwórniach (hutach);
3) powiadamiać dyrektora Departamentu Mechanicznego M.K. o swoich spostrzeżeniach i wynikach badań, mogących wpłynąć na udoskonalenie budowy taboru, lub wytwarzania materiałów i wyrobów, albo zmianę warunków technicznych.

§ 17.

1. Komisarze odbiorczy powinni żądać, aby:
   1) wytwórnie (huty) dostarczały lub pozwalały korzystać z niezbędnych środków do należytego przeprowadzenia pomiarów i prób, przewidzianych w warunkach technicznych dostawy materiałów, wyrobów i taboru oraz, aby środki te znajdowały się w należytym stanie;
   2) urządzenia probiercze były sprawdzane przez właściwy urząd, lub instytucje państwową w przepisanych terminach;
   3) protokóły sprawdzenia każdego urządzenia były wywieszane w ramce w laboratorium mechanicznym huty lub wytwórni; wtórniki protokółów tych powinny być przechowywane w aktach komisarza.
2. W razie stwierdzenia, że niedokładność urządzeń do wykonywania prób przekracza dopuszczalną granicę, określoną właściwymi przepisami, komisarz odbiorczy wstrzymuje odbiór przy pomocy takich urządzeń do czasu doprowadzenia ich do należytego stanu. Jeżeli wytwórnia (huta) nie posiada urządzeń, potrzebnych do wykonywania wszystkich prób, przewidzianych w warunkach technicznych lub też, jeżeli urządzenia te są w stanie niezadowalającym, może ona za zgodą właściwego organu Ministerstwa Komunikacji, zarządzić przeprowadzanie przepisowych prób na własny koszt w innych wytwórniach (hutach), lub instytucjach, posiadających te urządzenia.

§ 18.

1. Komisarze odbiorczy powinni brać osobiście udział w przeprowadzaniu wszystkich prób odbiorczych i sprawdzać, czy wzorce lub przedmioty, poddawane próbom, odpowiadają przepisom. Starsi komisarze i komisarze odbiorczy mogą wyznaczonymi im pomocnikami technicznymi wyręczać się przy mniej odpowiedzialnych czynnościach i to dopiero po upewnieniu się, że pomocnik techniczny jest z danymi czynnościami należycie obznajomiony.
2. Wyniki prób, uzyskane przy odbiorach, wpisuje komisarz odbiorczy atramentem, lub ołówkiem chemicznym, bezpośrednio do księgi protokółów prób mechanicznych z ponumerowanymi stronicami. Księgi te powinni komisarze odbiorczy trzymać pod zamknięciem.

§ 19.

1. Stemple odbiorcze i matryce - plombownice, używane przy odbiorach, otrzymują komisarze odbiorczy od Departamentu Mechanicznego M.K. i po zużyciu ich zwracają je temu departamentowi.
2. Wzór stempla odbiorczego ustanawia Ministerstwo Komunikacji i wyłącznie ono zarządza wykonywanie stempli i matryc-plombownic.
3. Stemple odbiorcze i matryce-plombownice winni komisarze odbiorczy trzymać pod zamknięciem.
4. Pod żadnym warunkiem nie wolno komisarzowi odbiorczemu wydawać stempli odbiorczych i matryc - plombownic w innym celu, jak tylko do stemplowania próbek (wzorców) i odebranych materiałów i wyrobów.
5. Stemplowanie powinno się odbywać w obecności i pod bezpośrednim dozorem komisarza odbiorczego lub wyznaczonego przez komisarza pomocnika technicznego.

§ 20.

1. Komisarze odbiorczy winni sprawdzać osobiście, lub przez upoważnionego pomocnika technicznego, czy materiał, który ma być użyty do budowy (naprawy) taboru kolejowego lub innych wyrobów złożonych, odpowiada warunkom technicznym i wszystkim odnośnym zarządzeniom.
2. W tym celu komisarze odbiorczy mają obowiązek:
   1) stwierdzać czy materiały i wyroby przeznaczone do budowy i naprawy były uprzednio odebrane przez komisarzy odbiorczych w wytwórni (hucie) i w tym celu sprawdzać stempel odbiorczy na materiałach, oraz właściwe akta;
   2) w wyjątkowych przypadkach, gdy materiały konstrukcyjne, przeznaczone do dalszej przeróbki, lub wyroby nie były odebrane we właściwej wytwórni (hucie) — wykonać próby z tymi materiałami lub wyrobami, w wyznaczonej komisarzowi odbiorczemu wytwórni taboru lub wytwórni wyrobów złożonych;
   3) stwierdzać, czy materiały konstrukcyjne i wyroby zakupione zagranicą, zostały odebrane zgodnie z warunkami technicznymi i zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji, oraz czy materiały te zostały zużyte na cele, dla których zostały przeznaczone.

§ 21.

Jeżeli w umowach z wytwórniami nie ma cen z góry ustalonych, starsi komisarze i komisarze odbiorczy powinni sprawdzać odnośne oryginalne rachunki za materiały, listy płac robotników, oraz wykazy kosztów robocizny za poszczególne roboty i w ten sposób kontrolować kalkulacje kosztów budowy (naprawy) jednostek taboru i wytwarzania wyrobów złożonych,

§ 22.

Komisarze odbiorczy obowiązani są nadsyłać do Departamentu Mechanicznego M.K. w terminach, wyznaczonych przez dyrektora tego departamentu, sprawozdania na przepisowych formularzach o stanie robót przy budowie (naprawie) taboru oraz o dokonanych odbiorach taboru, materiałów i wyrobów. Odpisy sprawozdań komisarze odbiorczy powinni przechowywać u siebie w aktach.

§ 23.

Do obowiązków starszego komisarza odbiorczego dla spraw taboru (przy Zjednoczeniu Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego) należą w szczególności następujące czynności:
1) przez stały kontakt ze Zjednoczeniem Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego oraz z właściwymi organami Ministerstwa Komunikacji ułatwianie i przyśpieszanie załatwiania reklamacyj i spraw, związanych z wykonywaniem przez wytwórnie taboru zamówień Ministerstwa Komunikacji;
2) koordynowanie prac podległych komisarzy odbiorczych;
3) współpraca przy opracowywaniu przepisów i instrukcyj, dotyczących budowy taboru kolejowego;
4) wydawanie opinii o organizacji kontroli nad budową i naprawą taboru kolejowego oraz organizacji jego odbioru;
5) sprawdzanie elementów kalkulacyjnych podawanych przez komisarzy odbiorczych i prowadzenie odnośnej statystyki;
6) uzyskiwanie niezbędnych dla Departamentu Mechanicznego M.K. informacji i danych, dotyczących wyposażenia i zdolności produkcyjnych poszczególnych wytwórni i opiniowanie co do przydziału zamówień wytwórniom taboru kolejowego;
7) dopilnowanie terminowego wykonania zamówień przez prowadzenie terminarza dostaw.

§ 24.

Do obowiązków starszego komisarza odbiorczego dla spraw materiałów (przy Centralnym Zarządzie Przemysłu Hutniczego) należą w szczególności następujące czynności:
1) przez stały kontakt z Centralnym Zarządem Przemysłu Hutniczego oraz z właściwymi organami Ministerstwa Komunikacji ułatwianie i przyśpieszenie załatwiania reklamacyj i spraw, związanych z wykonywaniem przez huty zamówień Ministerstwa Komunikacji;
2) koordynowanie prac podległych komisarzy odbiorczych;
3) współpraca przy opracowywaniu warunków technicznych dostawy i odbioru materiałów, części i wyrobów;
4) wydawanie opinii o organizacji kontroli nad wytwarzaniem materiałów, części i wyrobów oraz o organizacji ich odbioru w hutach i wytwórniach;
5) załatwianie reklamacyj z powodu dostarczenia dyrekcjom okręgowym kolei państwowych materiałów lub części, nie odpowiadających warunkom technicznym, jeżeli huta lub wytwórnia nie uwzględni słusznych żądań D.O.K.P. lub też, jeżeli reklamacja jest wyjątkowo ważna;
6) dopilnowanie terminowego wykonania zamówień przez prowadzenie terminarza dostaw.

§ 25.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1948 r. Z tym dniem traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 18 marca 1935 r. Nr P. 5. 165/3/35 o starszych komisarzach i komisarzach odbiorczych kolei państwowych (Dz. Urz. M.K. Nr 11, poz. 57).

Nr I. 1-4-117-47.

234

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1947 r. o utworzeniu i organizacji przedsiębiorstwa pomocniczego Polskich Kolei Państwowych pod nazwą „Statek Prom PKP".

Na podstawie art. 17, ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R.P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządzam:

1. W przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe“ tworzy się przedsiębiorstwo pomocnicze pod nazwą „Statek Prom PKP“ z siedzibą w Odrze, zwane w dalszym ciągu „przedsiębiorstwem“ podległe bezpośrednio Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Szczecinie.
2. Przedsiębiorstwo pracuje na podstawie planu finansowo - gospodarczego zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.
3. Przedsiębiorstwo wchodzi saldem do planu finansowego PKP.
4. Zadaniem przedsiębiorstwa jest przewożenie statkami - promami przedsiębiorstwa wagonów osobowych, bagażowych i towarowych oraz osób, bagażu i towarów pomiędzy stacją Odrą a portami skandynawskimi.
5. Na czele przedsiębiorstwa stoi kierownik powoływany i zwalniany przez Ministra Komunikacji, na wniosek dyrektora kolei państwowych w Szczecinie.
6. Kierownik przedsiębiorstwa:
   1) podlega osobiście bezpośrednio dyrektorowi kolei państwowych w Szczecinie, polecenia jednak służbowe otrzymuje także od naczelnika służby mechanicznej DOKP i od innych właściwych organów DOKP w zakresie ich kompetencji;
   2) jest zwierzchnikiem pracowników przedsiębiorstwa;
   3) prowadzi eksploatację przedsiębiorstwa, w granicach planu finansowego oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami celowej i oszczędnej gospodarki;
   4) dba o całość przedsiębiorstwa i jego rozwój;
   5) jest odpowiedzialny za prawidłowe prowadzenie przedsiębiorstwa w szczególności za stan techniczny urządzeń przedsiębiorstwa i za bezpieczeństwo osób korzystających z jego urządzeń;
   6) czuwa nad ścisłym przestrzeganiem przez pracowników przedsiębiorstwa przepisów kolejowych oraz przepisów ustawodawstwa morskiego;
   7) czuwa nad zdrowotnością pomieszczeń oraz higieną i bezpieczeństwem pracy pracowników przedsiębiorstwa;
   8) czuwa nad zabezpieczeniem urządzeń przedsiębiorstwa od pożarów i nad przestrzeganiem odnośnych przepisów;
   9) posiada w sprawach administracyjnych (personalnych, finansowo - rachunkowych, gospodarczych itp.), kompetencje naczelnika oddziału kolei państwowych;
   10) decyduje we wszystkich sprawach wchodzących w zakres działania przedsiębiorstwa, z wyjątkiem spraw zastrzeżonych kompetencji organów wyższych.
7. Kierownika przedsiębiorstwa zastępuje w razie jego nieobecności na służbie jeden z pracowników biura przedsiębiorstwa, upoważniony do tego przez dyrektora kolei państwowych w Szczecinie, na wniosek kierownika przedsiębiorstwa. Na czas sprawowania zastępstwa przechodzą na zastępującego wszystkie prawa, obowiązki i odpowiedzialność służbowa kierownika przedsiębiorstwa.
8. W skład przedsiębiorstwa wchodzą:
   1) biuro kierownika,
   2) statki-promy z załogą.
9. Biuro podlega bezpośrednio kierownikowi przedsiębiorstwa.
10. Na czele załogi statku-promu stoi kapitan statku-promu, podległy bezporednio kierownikowi przedsiębiorstwa.
11. Pracownicy przedsiębiorstwa są pracownikami przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“.
12. Iloć i uposażenie pracowników przedsiębiorstwa winny mieścić się w granicach normowania stanowisk, etatów i kredytów.
13. Kierownik przedsiębiorstwa lub upoważnione przez niego organa przedsiębiorstwa porozumiewają się w zakresie działania przedsiębiorstwa bezpośrednio z jednostkami służbowymi podległymi DOKP Szczecin oraz z urzędami państwowymi i samorządowymi I-ej instancji, z wyższymi zaś organami za pośrednictwem DOKP.
14. Szczegółowy zakres czynności.biura przedsiębiorstwa i załogi statku-promu, oraz tryb ich pracy określi regulamin zatwierdzony przez Ministra Komunikacji.
15. Szczegółowe instrukcje, dotyczące obsługi technicznej i handlowej statków-promów przedstębiorstwa, wydane zostaną osobno przez Ministra (Ministerstwo) Komunikacji.
16. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I-1-135-47.

235

Zarządzenie Komunikacji z dnia 26 listopada 1947 r. o ilości i siedzibach oddziałów przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa“ oraz o współpracy tego przedsiębiorstwa z władzami przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“.

1. Dyrekcji przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa“ podlega 7 oddziałów, zwanych w dalszym ciągu „Oddziałami P.K.S.“ i mających swe siedziby w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Olsztynie, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Oddziały PKS dzielą się na oddziały I i II kl., zaszeregowanie oddziału P.K.S. do jednej z tych klas wymaga zatwierdzenia przez Ministra Komunikacji.
2. Jednostki liniowe przedsiębiorstwa, znajdujące się w granicach D.O.K.P. Gdańsk, podlegają Oddziałowi P.K.S. w Gdańsku, znajdujące się w granicach D.O.K.P. Katowice — Oddziałowi w Katowicach, znajdujące się w granicach D.O.K.P. Kraków i Lublin — Oddziałowi w Krakowie, znajdujące się w granicach D.O.K.P. Olsztyn — Oddziałowi w Olsztynie, znajdujące się w granicach D.O.K.P. Poznań i Szczecin — Oddziałowi w Poznaniu, znajdujące się w granicach D.O.K.P. Łódź i Warszawa — Oddziałowi w Warszawie i znajdujące się w D.O.K.P. Wrocław — Oddziałowi we Wrocławiu.. Zmiana ilości oddziałów P.K.S. i ich siedzib wymaga zatwiedrzenia Ministerstwa Komunikacji (Departamentu Samochodowego).
3. Stosunek wzajemny P.K.S. i P.K.P. polega na zasadzie harmonijnej współpracy oraz udziela-

niu sobie pomocy i uzupełnianiu się dla należytego wykonywania zadań przewozowych. Wszelkie wzajemne świadczenia P.K.S. i P.K.P. winny być oparte na zasadzie ścisłego rozrachunku między tymi przedsiębiorstwami.

4. W celu osiągnięcia jak najlepszych wyników współpracy przedsiębiorstw „Polskie Koleje Państwowe“ i „Państwowa Komunikacja Samochodowa“ należy w szczególności stosować następujące zasady:
   1) wnioski oddziałów P.K.S. w sprawie ustalania samochodowych linii przewozowych i rozkładów jazdy na tych liniach winny być uzgadniane z właściwymi terytorialnie dyrekcjami okręgowymi kolei państwowych, a wnioski dyrekcji okr. kp. w tej sprawie z Dyrekcją P.K.S. za pośrednictwem odnośnych oddziałów P.K.S.;
   2) plany przewozowe i rozkłady jazdy P.K.S. winny być zatwierdzane przez Ministerstwo Komunikacji; otwieranie i zamykanie samochodowych linii przewozowych oraz postanowienia i stawki taryfowe winny być zatwierdzane przez Ministerstwo Komunikacji i ogłaszane w Dz. Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych;
   3) we właściwym czasie muszą P.K.P. i P.K.S. wprowadzić kombinowaną komunikację kolejowo-samochodową i komunikację zastępczą oraz zorganizować obsługę dowozową odwóz i dowóz przesyłek towarowych z kolei i do kolei);
   4) w razie nagłych wypadków, wymagających pomocy lekarskiej lub technicznej, wszystkie jednostki przedsiębiorstwa P.K.S. mają prawo korzystać z łączności kolejowej;
   5) przedsiębiorstwo P.K.S. może otrzymywać materiały z zapasów kolejowych, o ile na to pozwala ilość materiałów posiadanych przez P.K.P. i odwrotnie;
   6) naprawa taboru samochodowego P.K.S., z wyjątkiem napraw bieżących, winna być w miarę możności technicznej P.K.P. i kalkulacja P.K.S. dokonywana również przez warsztaty kolejowe;
   7) przedsiębiorstwo P.K.S. korzysta za zaliczeniem kosztów z pomocy organów budowlanych dyrekcji okręgowych kolei państwowych przy budowie i utrzymaniu własnych i dzierżawionych budynków oraz z obiektów kolejowych dla własnych potrzeb, gdzie to się okaże możliwe i celowe;
   8) na wniosek Dyrekcji P.K.S. dyrekcje okręgowe kolei państwowych będą wyznaczać w miarę możności rewizorów biletowych do rewizji biletów w samochodach P.K.S. w sposób uzgodniony z oddziałami P.K.S. i na jego rachunek.
5. Właściwe departamenty M.K. w porozumieniu z Dyrekcją P.K.S., a Dyrekcją P.K.S. w porozumieniu z M. K. wydadzą zarządzenia wykonawcze do niniejszego zarządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 1947 r.
6. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dn. 1 grudnia 1947 r.

Nr I. 1-20-31-47.

DZIAŁ
HYDROLOGICZNO-METEOROLOGICZNY

236

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 listopada 1947 r. w sprawie składu Komitetu Hydrologiczno-Meteorologicznego.

Na podstawie § 2, ust. 1, pkt. 1) — 4) statutu organizacyjnego Komitetu Hydrologiczno-Meteorologicznego (Monitor Polski z 1947 r. Nr 87, poz. 599) został ustalony następujący skład Komitetu Hydrologiczno-Meteorologicznego:

1) Przewodniczący: Dyrektor Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego;
2) Przedstawiciele ministerstw i Centralnego Urzędu Planowania;
   a) Ministerstwo Komunikacji: inż. K. Jagoszewski,
   b) Ministerstwo Administracji Publicznej mgr Zygmunt Krüger,
   c) Ministerstwo Ziem Odzyskanych: A. Sułchaniszwili,
   d) Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych: inż. Zygmunt Sochoń,
   e) Ministerstwo Oświaty: prof. dr Stefan Zbigniew Różycki,
   f) Ministerstwo Żeglugi: komandor ppor. Ignacy Pogorzelski,
   g) Ministerstwo Leśnictwa: dr Dezydery Szymkiewicz,
   h) Ministerstwo Obrony Narodowej: płk. inż. Szymanowski Jan, komand. por. Zagórski Karol,
   i) Centralny Urząd Planowania: inż. Banaszkiewicz Michał;
3) Członkowie powołani przez Ministra Komunikacji:
   a) prof. dr Blaton Jan — Uniwersytet Jagielloński — Kraków,
   b) prof. dr Gorczyński Władysław — Uniwersytet im. M. Kopernika, — Toruń,
   c) inż. Kollis Władysław — Naczelna Organizacja Techniczna,
   d) prof. Leszczycki Stanisław, — Uniwersytet Jagielloński — Kraków,
   e) prof. inż. Rodowicz Kazimierz, — Politechnika Warszawska,
   f) prof. dr inż. Rosłoński Romuald, — Akademia Górnicza — Kraków,
   g) prof. inż. Turczynowicz Stanisław — Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego, — Warszawa,
   h) prof. inż. Zakaszewski Czesław — Główny Urząd Planowania Przestrzennego;
4) Zastępcy dyrektora Państwowego Instytutu Hydr. Met.

Nr I. 1-28-5-47.

KOMUNIKAT

Administracja Dz. Urz. M.K. zawiadamia, że z dniem 1 stycznia 1948 r., prenumerata 1 egzemplarza Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji wyniesie 150 zł kwartalnie. Cena numeru pojedyńczego 35 zł.



Adres Redakcji i Administracji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4. Konto czekowe P.K.O. Nr I-658
Telefon wewn. M.K. Nr 337.

Warunki Prenumeraty: Prenumerata wynosi w Kraju:
Kwartalnie zł 160. Cena pojedyńczego numeru zł 35.

Do nabycia w Administracji Wydawnictw M. K., w składnicach taryfowych DOKP i C. B. T. i R. Z. w Bydgoszczy. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. U. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Drukarnia „Wiedzy» Nr. 2, Wrocław, ul. Wierzbowa 30. Nr 3054 - 8. 12 1947 12 000